

琉球大学学術リポジトリ

沖縄関係 沖縄の航空権益第一巻

メタデータ	言語: 出版者: 公開日: 2019-02-01 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: - メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/20.500.12000/43483

工
之
訂
題
真

極秘

12/5/53
アメリカ局長
参事
北米第一課長
12/5/53

沖縄返還協定締結交渉と航空問題

44.12.1
米比1 (田中)

沖縄返還協定締結交渉にあり留意すべき航空問題につき、私見から要旨下記の通りまとめられたので、作査院頼の通り。

(別表添付)

記

GA-5

外務省

3899

沖縄返還に伴う航空関係の問題点

1. 現状

(1) 現在沖縄に乗入している日米及び第三国航空企業は次のとおりである。

(イ) 日本： 日本航空、全日空
(注：南西航空は現地法人として)

沖縄諸島向航空業務も行なっている。

(ロ) 米国： ノースウエスト航空、トランス・ワールド航空

エア・ミクロネシア(エンターナル)航空

(ハ) 中華民国： 中華航空

(2) 米国政府及び日本政府より沖縄乗入が認められているが、現在運航していないものは、
(同地)

次のとおりである。

(イ) 米国： フライイング・タイガー航空(貨物専業)

GA-6

外務省

(ロ) 英国(香港): キャセイ・パシフィック航空

(3) 日本との航空協定において「沖縄」の路線を
含めていたことは、国内協定の相手国は次のとおり。

(イ) 英国、(ロ) オランダ、(ハ) スウェーデン、
(ニ) デンマーク、(ホ) ノルウェー、(ヘ) ドイツ

(ト) インド、(チ) フランス、(リ) ベルギー

注) この中の国々、^{の指定航空企業は、} 沖縄への業務を行っておらず、
かつ、米国とは二国間協定においては、英国を除く

沖縄への路線権を得ていない。

(4) 米国が日本以外の米3国との二国間協定で「沖縄」を認めた国は、
英国及び中華民国の2国である。

又、沖縄返還協定締結の際の古題点

(1) 最大の古題点は、米国航空企業の既得権
又は沖縄への運輸上の権利をどう処理する

にある。この点は、^{未争点とされている} 米国の対米航空競争上の

対応方針にも重大な異議があるため、項を改

めて問題を指摘することとする。(下記を参照)

(2) 次に、英国等 米国以外の米3国との

関係においては、^{米国の} 相手国に「沖縄地
区」としてその路線上に「沖縄」を認めていた

協定には、その締結時、沖縄の地位に
関する交換公文が同路に交わされている。

即ち、同公文の要旨は「沖縄の施政権が
日本に返還され、その日から、相手国航空

企業の沖縄における運輸上の権利の行使
が終了し、更に遅滞なく右権利に戻し

交渉を行なう」というものであり、従って、

これらの国(米記1.(3)の諸国)とは、返還

協定発効直後に交渉を行なうべき。

米国の対米航空競争上の未争点とされている

(3) 凡し、中華民國との間には、 この明示の

取決めは、昭和八年四月十一日
付外務省発在本邦中華民國代表館

口上書として、前項2.(2)と同趣旨の申入
れが行なわれて、中華民國側より 同口上

書を受領次第確認されて、同じく
返還協定発効後、 必要の交渉 を 行な

えは よいと 考へ ら れ る。

なお、中華航空の場合、 現在運航中

の事 と 別、場合 によ り、中華民國政
府 より 返還 条 の 交渉 を 申 出 す と 考 へ ら れ る。

(4) また、 米國政府 と して、英國 より 中華民國
に 対 し、「沖繩」 を 協定 路線 上 に

認 め て い る の で、その 自動 的 引 継 ぎ を わ か

空路の事?

国に求めようとも考へられ

(5) なお、日本航空、全日空の場合、 現行
日米航空協定 日本側 路線 上、より 沖繩

(及 び 以 遠、 但し 日航のみ) へ 運航 中 に い る の で、
返還後 は、協定 路線 が 削 除 さ れ る と
当然 同

考 へ ら れ る の で、国内 路線 権 の 問題 と して
検 討 さ れ ば よ い と 考 へ ら れ る。

また 南西航空 の 取扱 に つ い て、日米
航空協定 には 何等 の 保 険 も な く、国内 の

航空問題 の 一環 と して 処 理 さ れ る に よ り 考 へ ら れ る。

3 日米航空協定附表と米國航空企業の取扱い

(1) 沖縄復帰後は、沖縄がわが国の施政権下に
入らるため、現行附表の~~一部路線を~~削除
修正が必要となる。

(1) 日米各路線の~~中~~(日本～沖縄間)
の必要~~な~~ 削除する必要があるので。

(2) 更に、現在、米側路線1 (北太平洋路線) 及び

同2 (中部太平洋路線) において、それぞれ東京
及び大阪以遠の1地点として沖縄へ運航

する権利と、当然の事から消滅するものと
なる。

(1) 従って、米企業の中、日米航空協定に基_き
米指定航空企業の一スウェスト航空、及び、

メイガー航空^{免許}(権利を有する) 沖縄へは米企業を
始_りとして(現行附表に)
(米政府より)

表の修正を求めるとの考えである。

(2) また、日米航空協定の対象となっていない

トランス・ワールド航空は、本年8月、沖縄を
経て世界一周路線が完成したばかりであり、

その継続運航を強く求めて来ると予想される。
(これを認める場合は、「米国内」中部太平洋を

経て沖縄(又は那覇)へ及び以遠...という
新路線を明記して附表の修正が必要である。

JSAK、エア・シロネフ(コンチネンタル)航空に
ついてはその継続運航に^なるに^て沖縄の代^り
を求めらる。

り、東京及び大阪へ指替えて指定する可能性
がある。

(3) 一方、来春又は秋に日米航空交渉が行
われると予想されてお、わが国はシカゴの

要求、その他路線の修正を求めるとの
と

前記(1)の附注の通り、現行の中部太平洋路線に沖縄を追加する場合、新路線を明記

その代償として考えらるゝのは、(1) 沖縄の地

兵と(2) 米補助航空企業によるチャーター便の
料の増大程度にかはく。従つて「沖縄」への

継続運航を認めるときは慎重な配慮が
必要である。

沖縄返還協定締結交渉上の問題に関する航空権益

44.11.29
防衛省第一課

相手国	航空協定名	航空企業	協定路線 等 運輸路線	問題点
米 国	日米航空協定	日 航	[路線3] 日本国から沖縄、台北、高雄 [路線3] 沖縄から大阪、東京へ [路線1, 2, 3] 米国から... 東京、大阪、台北、 （台北、高雄）	返還後の現行協定の削減 会 上
	"	エース航空 (PAA) (FTL)	[路線1, 2, 3] 米国から... 東京、大阪、台北、 （台北、高雄）	1. 上述の打撃は、沖縄の航空 運輸上の権利の行使を、禁止 するに等しいものである。 2. 従って、継続運輸の再開は、 交渉を通じて、日本国政府の 承認（即ち）の承認を 明記する必要がある。 5.11
"	"	トランス 航空	(米政府の運営許可) 米本土からハワイから、 オアフ、 [沖電] ~ 台湾 ~ 香港 ~ 台北 ~ ...	左の路線の航空運輸を継続 するに等しい。日米航空協定 締結に等しい必要がある。
	"	エース航空 (PAA) (FTL) 航空	オアフ、 [沖電] ~ 台湾 ~ 香港 ~ 台北 ~ ...	同 上

相手国	航空協定名	航空企業	協定路線 等 運輸路線	問題点
中 華 民 国	日華航空 交換公文	中華航空	1. 沖縄、福岡、大阪、台北、東京間 2. 沖縄、台北、大阪、台南 3. 台北、沖縄、福岡、大阪、台北、高雄、 台北、東京間 4. 台北、沖縄、台北、高雄、大阪、台南	日本国政府は、沖縄 への継続運輸を認めず、 か、方針を決定する要あり。 継続せしめざるを得ず。沖縄の 航空、協定交換公文の 締結に等しいと思ふ。
中 華 民 国	日華航空 交換公文	中華航空	1. 沖縄、福岡、大阪、台北、東京間 2. 沖縄、台北、大阪、台南 3. 台北、沖縄、福岡、大阪、台北、高雄、 台北、東京間 4. 台北、沖縄、台北、高雄、大阪、台南	協定路線に「沖縄」が含まれる。 現在運輸している航空の 引紙参照あり。

記録(おら)の交換云々を行す(こと)あり。是(の)際、
英(日)は、交換(云々)予(書)事(由)の文(言)は(つ)き、初(次)に(換)手(書)事(由)に(先)立(り)、
本日(9)了(解)と(り)つ(け)る(に)と(記)す(事)。

外務省

4/12 午 中島

中島中島を名にせしむるは、船主協会の遠回りのことなり。
 既に解決してしまふよりあるやも不承なり。所長は、其の事を見ら
 り候へば、これに本企業の「権利」といふ米側の「附帯的」な
 権利のことも「米側の」権利の表示あり、その意思「す
 とら」ハ、明白に示され、米船主企業による「運航の運送」
 後の「運送の法律上の権利」として「当然」に行使し、我々の「当然」
 権利と法の義務ありと。年々、是れも亦、不承なり。
 極まるに、検討も要すると思われ、その事情とあり。
 (1) 船主企業特許の運航は、口内法に基き、前記の「す
 とら」は、船主協会の「権利」として「当然」に行使し、我々の「当然」
 権利あり。口内法を不承の「権利」企業は、権利、領域の

(40.124)

精神の伴ふて生れる「権利」の、何れを「当然」とは異なり、
 此年よりいふべきあり。

(2) 沖津への権利ハ、之は、日本船主協会上、両政府
 関係平和協定の「Cognate」な日航との「す
 とら」ところ、平和協定の「権利」の解決の「す
 とら」は、Commercial rights 日本側の「権利」
 解決の「す」は、(交渉) 右側の「す」
 精神の伴ふて生れる「権利」は、
 是れは、沖津の地帯、存続せしめんとする「す」の
 ために「す」の「す」は、相違あり、
 右側の「す」は、
 交渉の「す」は、
 行われしことより、莫口の「す」は、
 交渉の「す」は、
 交渉の「す」は、

記号(ふらむ)の交換を正行をノニと考つた。その際、
英日は、交換を正字の文意に付す。物言の語彙を以て先主
米口より解をとりていと記す。

沖繩の地位に関する交換公文のある2国間航空協定

(参考)

(注) 日本国が行政・立法・司法上の権能を専ら行使することを(相手国)承認航空事業は20年以内の期間に於て運輸上の権利の行使を禁止す。この場合日本政府は従来に於て承認した権利を(相手国)政府に承認し得る。

相手国	交換公文の日付	履行協定路線 (相手国側)	運送物の交換可否	備考
米 国	—	路線3 (3) 沖縄・那覇) 利用。注) 沖縄路線を許すことなし。各該の国は、711の合衆国は沖縄に対する行政・立法上の権利を行使し得る。12/11/53 概して1951年9月8日付の5252号と署名された日本国との協定の条件を規定するものとする。	要	交換公文に附属した記載あり。
英 国	1952.12.29	(1) 連合国内各地域... 法蘭西・ドイツ・和歌・東京 (2) 〃 法蘭西・香港・シンガポール (3) 香港... 法蘭西・福岡・大阪・名古屋・東京・マニラ	要	英米航空協定に連航あり。
オーストラリア	1953.2.17	72351072... 法蘭西 (2) 255 東京以北迄	要	同 之
イギリス	1953.9.20	和歌・那覇・那覇... 法蘭西 255 東京以北迄	要	同 之
フランス	1953.2.26	同 之	要	同 之
ソ連	1953.2.25	同 之	要	同 之

(2)

オーストラリア	1952.6.19	1227... 台湾の各地域の通過... 和歌・東京	要	英米航空協定に連航あり。
イギリス	1955.11.24	和歌・那覇... 香港・法蘭西・東京	要	同 之
フランス	1956.1.17	72351072... 台湾の各地域の通過... 和歌・東京	要	同 之
ソ連	1957.6.20	和歌・那覇... 255 (2) 沖縄... 東京以北迄	要	同 之